

Perilaku agresif pengemudi kendaraan pribadi (Studi kualitatif pada pengemudi kendaraan pribadi di jalan yang padat dan macet di daerah Kalimantan)

Aryuani Indriastuti

Deskripsi Dokumen: <http://lib.ui.ac.id/opac/ui/detail.jsp?id=20286938&lokasi=lokal>

Abstrak

Kepadatan di Jalan Raya Kalimantan antara perempatan Agung Shop hingga Pasar Sumber Aria pada jam-jam sibuk pada tahun 1996 yang dihitung berdasarkan hasil bagl kapasitas jalan per volume kendaraan atau disebut juga visi rasio adalah 1.53. Kondisi tersebut berdasarkan ketentuan DLLAJ adalah kondisi yang sangat padat.

Keadaan ini adalah gambaran kejadian sehari-hari dengan lalu lintas hariannya sebesar 7225 smp (satuan muatan penumpang) dengan 4725 sedan yang beroperasi setiap jamnya. Keadaan ini menimbulkan kemacetan yang membuat pengemudi membutuhkan waktu sekitar satu hingga dua jam untuk menempuh jarak yang hanya 1,5 km panjangnya. Hal ini mengakibatkan pengemudi hanya bisa menjalankan kendaraannya dengan batas kecepatan maksimal 5 km/jam. Kondisi jalan yang padat dan macet ini membuat pengemudi merasakan sesak, tegang dan stress. Tujuan dan harapan yang ingin dicapainya terhalang sehingga dapat menimbulkan frustrasi.

Frustrasi yang dialami dapat memunculkan berbagai bentuk perilaku agresif pada saat mengemudi. Hal ini sesuai dengan teori dari Berkowitz (1989). yang mengatakan bahwa adanya frustrasi mendorong seseorang melakukan perilaku agresif. Selain melalui frustrasi, perasaan crowding yang muncul dapat menimbulkan perilaku agresif mengemudi pada beberapa pengemudi melalui adanya dorongan atau dipicu oleh berbagai perilaku dari pengemudi lain yang dlanggap memprovokasi pengemudi. Dollard et al (Berkowitz, 1993:16) mengatakan kecenderungan berperilaku agresif didorong adanya provokasi. Saling memotong, membuat jalur baru, memaki, menabrakkan badan mobil, membunyikan klakson adalah contoh-contoh tingkah laku agresif yang muncul di jalan raya yang didapat melalui observasi dari studi awal. Perilaku-perilaku tersebut diatas menurut Lavender (1997) dapat dikategorikan sebagai perilaku agresif mengemudi.

Penelitian ini bermaksud untuk mengkaji proses yang terjadi dalam timbulnya perilaku agresif pada saat mengemudi di jalan yang padat dan macet pada pengemudi kendaraan pribadi di daerah Kalimantan. Pertanyaan yang

muncul adalah apakah perilaku agresif yang muncul akibat kondisi padat dan macet di daerah Kalimalang disebabkan oleh frustrasi atau oleh provokasi dari pengemudi lain?

Untuk menjawab pertanyaan dan mengungkapkan hal tersebut diatas penulis bermaksud mengadakan penelitian pada penduduk pengguna Jalan Raya Kalimalang antara perempatan Agung Shop hingga Pasar Sumber Arta. Penelitian ini ditujukan pada pengemudi kendaraan beroda empat yang mengemudikan sendiri kendaraannya dan menggunakan kendaraan tersebut sebagai alat utama untuk menuju tempat tujuan. Alasan dan studi kepustakaan yang dilakukan menunjukkan bahwa belum ada penelitian sebelum ini yang memfokuskan studinya pada pengemudi kendaraan pribadi yang berperilaku agresif mengemudi.

Pengumpulan data dilaksanakan dengan melakukan wawancara terhadap penduduk yang menggunakan Jalan Raya Kalimalang antara Perempatan Agung Shop hingga Pasar Sumber Arta. Teknik analisa yang digunakan adalah menggunakan program Ethnograph dan Triangulasi Teori.

Hasil Penelitian ini ditemukan adanya dua proses terjadinya perilaku agresif mengemudi pada pengemudi kendaraan pribadi di daerah Kalimalang. Proses yang pertama adalah proses awal subyek mengalami kemacetan yaitu keadaan padat dan macet di jalan raya menimbulkan perasaan sesak yang menekan. Lamanya subyek terjebak dalam situasi tersebut memunculkan frustrasi karena ada tujuan yang terhalang dan mendorong terjadinya perilaku agresif mengemudi. Selain melalui frustrasi, adanya provokasi dari pengemudi lain terhadap subyek yang merasa sesak yang menekan ini juga dapat menimbulkan perilaku agresif dalam mengemudi. Proses yang kedua adalah proses setelah subyek melakukan adaptasi, yaitu para pengemudi melakukan perilaku coping sehingga tidak memunculkan perilaku agresif dalam mengemudi. Namun perilaku coping ini tidak selalu menghasilkan adaptasi karena perilaku agresif mengemudi tetap muncul. Hal ini terjadi karena adanya provokasi dan pengemudi lain serta kondisi-kondisi terberi di luar diri juga dapat memancing munculnya anger (rasa marah). Rasa marah yang disebabkan adanya provokasi pengemudi lain mendorong terjadinya perilaku agresif mengemudi. Sedangkan rasa marah yang dikarenakan adanya kondisi-kondisi terberi yang ada di luar diri tidak mendorong munculnya perilaku agresif mengemudi. Rasa marah itu sendiri dapat menimbulkan perilaku agresif mengemudi walau tidak ada provokasi dari pengemudi lain maupun kondisi-kondisi terberi yang ada di luar diri subyek. Rasa marah ini sudah terbawa dalam diri subyek yang dikarenakan oleh peristiwa sebelumnya. Selain itu, perilaku coping yang dilakukan subyek tetap dapat memunculkan perilaku

agresif tanpa didahului oleh apapun juga.

Dari hasil yang diperoleh dalam penelitian ini, ada beberapa saran yang perlu diperhatikan, yaitu intensitas dari pengemudi dalam berperilaku agresif, perilaku coping dan rasa marah dalam diri individu. Pendalaman mengenai penelitian kualitatif dan teknik mewawancarai agar tidak terjadi leading questions dan cara pengambilan data yang lebih baik dengan menggunakan self-report. Perlunya perhatian Pemda untuk memperbaiki sarana transportasi umum, merealisasikan proyek jalan tol dan memperbaiki kondisi jalan yang rusak. Pihak pengembang memperhatikan sarana infrastruktur yang ada sebelum membangun kawasan real estat. Pengemudi mengembangkan perilaku coping yang paling sesuai untuk dirinya untuk meminimalkan gangguan psikologis.